



HEEEE-HA!

C'est le samedi 12 avril que se tenait la compétition interne des opérateurs de métro en prévision de l'International Rail Rodeo de l'APTA, qui aura lieu en juin prochain. L'événement, qui a mobilisé de nombreux volontaires et participants, a débuté à l'aube dans nos installations, et l'enthousiasme était au rendez-vous!

«L'événement a connu un franc succès, confie Sylvain Duquette, directeur – Exploitation des trains. Je suis bien content du déroulement de l'événement interne qui a permis de se roder en vue de la compétition internationale». Dominique Lemay, directeur exécutif – Métro, était également présent pour saluer les participants au lancement de cette grande première à la STM.

Les 20 opérateurs participants (*photo 2*) ont démontré un savoir-faire exceptionnel lors des compétitions. Ils n'ont pas hésité à étudier jusqu'à la dernière minute en vue de l'examen écrit, et ont aussi porté une attention particulière aux moindres plis et coutures de leur uniforme en prévision de l'épreuve vestimentaire. «Les épreuves (*photo 3*) comprenait une limite de temps qui ajoutait un facteur de stress aux participants, précise Stéphane Bigras, formateur et juge à la compétition. Il ne fait pas de doute que nos opérateurs sont vraiment bons. On est très fiers d'eux.»

Au final, ce sont la camaraderie, le plaisir et l'ambiance qui auront été les points forts de la compétition, à en juger par les commentaires des participants. «Je recommencerais demain matin», affirme même l'un d'eux.

C'est la médaillée olympique Jennifer Abel qui a décoré le grand gagnant de la journée: M. Jean-Patrick Boto (*photo 4*), un opérateur qui a étonné les juges par son professionnalisme et son expertise sans faille. Messieurs Michel Anglehart et Adam Szabo ont également fait honneur à leur métier en décrochant respectivement l'argent et le bronze. Félicitations!

Souignons également la contribution des formateurs (*photo 1*), qui ont conçu avec beaucoup de soin les épreuves de la compétition. **Il n'y aura jamais trop de volontaires pour l'événement de juin. Pour en faire partie, écrivez-nous à railrodeo@stm.info.**



LES PROS DE LA TÉLÉTRANSMISSION



René Demers et Yves Gaudet, électroniciens en télécommunication dans l'équipe d'Entretien des équipements fixes, cumulent plusieurs années d'expérience. Ils sont chargés notamment de l'entretien des serveurs du métro, de la vidéo (écrans de surveillance) et de la téléphonie. La télétransmission est la porte d'entrée de ces divers systèmes et son rôle est crucial dans la bonne marche des opérations.

La télétransmission compte 19 employés et on peut qualifier le secteur de névralgique. Normal, puisque les systèmes informatiques entretenus par nos experts sont directement reliés à la commande centralisée. Les alarmes qui apparaissent sur les consoles de gestion sont donc surveillées de près. Et certaines alarmes sont plus alarmantes que d'autres.

Le jour de l'entrevue, à notre arrivée, René et Yves étaient rivés à l'écran, avec d'autres collègues, afin de trouver la cause de la défaillance d'un routeur, le TT-21. Leur expérience leur permet généralement de détecter l'origine des problèmes mais ce jour-là, l'Ingénierie est venue en renfort. Cet incident permet de souligner le travail d'équipe accompli avec des collègues d'autres secteurs. Ainsi, les compétences des collègues des TI, par exemple, peuvent être de précieuses sources d'information. Leurs connaissances se développent donc à partir de ce compagnonnage. «On apprend deux ou trois nouvelles choses par jour!», nous disent-ils.

Une journée typique

René et Yves ne font pas que surveiller les alarmes, ils procèdent aussi à l'entretien préventif en vérifiant tous les systèmes dont ils sont responsables, comme l'état des caméras de surveillance dans le métro, à partir de procédures écrites et non écrites. Ils peuvent également recevoir des requêtes de sections conjointes pour réparer des équipements défectueux. Il arrive aussi que l'un des partenaires, la salle de contrôle du métro, les oblige à mettre leurs activités de côté et intervenir sur place, d'urgence.

De façon générale, que ce soit pour l'entretien préventif ou curatif, la rigueur est de mise dans leur métier. «On doit être en mesure de poser le bon diagnostic et pour ça, il y a des étapes à valider au préalable. Avec les années, on a appris à intervenir au bon endroit et au bon moment. On se rend le plus loin possible avec le bagage qu'on a.»

Outre la rigueur, il faut de la persévérance et le souci du détail pour pratiquer ce métier, qui exige une grande diversité de connaissances. Des qualités qui contribuent à rendre le service fiable et constant et qui font toute la différence pour les clients qui utilisent le métro.

1400 TONNES RECYCLÉES EN 2013

VOUS EN RAPPELEZ-VOUS? En 2011, nous avons donné une seconde vie aux 1600 poubelles et 245 bacs de récupération de papier installés dans les stations de métro en les transformant en 336 îlots de récupération multi-matières. Depuis ce temps, papier et contenants de plastique, de verre et de métal peuvent y être récupérés.

ÇA MARCHE!

L'installation de ces nouveaux îlots et la participation des clients ont fait bondir la quantité de matières recyclables récupérées de 60 %. En 2013, nous avons donc recueilli plus de 1400 tonnes métriques de matière recyclable dans le réseau de métro.

GRIMPER AU SOUS-SOL

Nos stations de métro peuvent bien loger sous terre, elles n'en demeurent pas moins de véritables cathédrales souterraines. Avez-vous déjà réalisé la hauteur de certains plafonds? S'y retrouvent des luminaires et des structures architecturales particulières comme des fenêtres et même des œuvres d'art. Leur entretien demande quelques prouesses. Pour les réaliser, l'équipe Entretien spécialisé de l'Exploitation des stations déploie ses ailes.

Viser haut

Il y a quelque temps, le Centre de conservation du Québec (CCQ) a entrepris la restauration de la murale de la station LaSalle. L'œuvre étant installée en hauteur, il a fallu aménager des structures portantes pour effectuer le travail; une occasion en or de revitaliser le toit où logent luminaires et fenêtres juchées à plus de 15 mètres du sol. «Nous faisons l'entretien de ces parties de stations aux trois ans, explique Josée Hébert, contremaître de l'équipe. L'essentiel de notre travail est de « relamber » (changer les lampes) et de nettoyer ces endroits difficiles d'accès, mais lorsqu'une occasion comme celle-ci se présente, nous profitons de la présence des appareils de levage pour faire l'entretien de la station.

Monter une échelle, c'est simple, mais monter un échafaudage, c'est autre chose, surtout lorsqu'il ne doit pas entraver la circulation de la clientèle. La structure doit être sécuritaire pour ses utilisateurs, et rapide à monter et démonter la nuit, la période de fermeture du métro étant bien courte (quelques heures seulement entre 1 h30 et 5 h). Or, une station de métro, c'est rarement un cube carré. Pensez seulement aux fenêtres qui surplombent un

Une œuvre d'art et des fenêtres bien nettoyées à la station Vendôme.

LA COULEUR DES BUS

CETTE ANNÉE MARQUE LES 40 ANS DE L'ADOPTION DU BLEU ET DU BLANC SUR NOS BUS ET LES CINQ ANS DU MOUVEMENT COLLECTIF ET SES CHEVRONS JAUNE, VERT ET BLEU. MAIS IL N'EN A PAS TOUJOURS ÉTÉ AINSI. ON VOUS A DÉJÀ TRANSPORTÉ AVEC DES BUS BRUNS!

1947 - LE BRUN

Un bus de modèle Canadian Car-Brill de la Montreal Tramways Company (MTC) en 1947. Les premiers bus montréalais ont changé de couleur à quelques reprises, avant que la compagnie ne fixe son choix sur le brun avec une ligne rouge.

1959 - LE BRUN FONCÉ

Ce modèle New Look de GM a été mis en service en 1959. Le brun est toujours à l'honneur, mais il est plus foncé qu'auparavant, tandis que le revêtement métallique du véhicule conserve son fini argenté sur les côtés.

1965 - LE BEIGE

En 1965, les bus adoptent le même brun, mais plus pâle, comme ici sur cet autre bus de modèle New Look.

1974 - LE BLEU

En 1966, le métro de Montréal est mis en service et son beau teint bleuté fait fureur, tellement que la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) en fait bientôt de même pour ses bus. Ici, une scène de 1974.

1983 - LE BLANC AVEC UNE BANDE BLEUE

Pour son nouveau modèle de bus Classic mis en service en 1983, la CTCUM opte pour le blanc et un peu de bleu.

Photos : Archives de la STM



Des fenêtres sales à la station LaSalle

escalier. Pas facile à atteindre! Il faut d'abord reconnaître le terrain avant de l'investir et considérer ce sur quoi on fera porter la charge de l'échafaudage. Ce travail se fait avec les architectes de la STM. Puis, il y a l'eau...

Faire avec la gravité

Lorsqu'on nettoie, l'eau descend jusque sur les quais et la voie. On doit prendre en considération le temps nécessaire au nettoyage avant de quitter les lieux et utiliser des court-circuiteurs pour éviter tout incident. «Il faut penser logiquement à chacun de nos déplacements, dit Josée Hébert. Et tout ça dans un esprit service-client. Notre travail contribue au sentiment de sécurité de notre clientèle.» Et pour cause, parce qu'en plus de nettoyer les hauteurs, l'équipe de Josée Hébert travaille également

sur les postes de ventilation, les postes de redressement, l'enlèvement de graffitis et le nettoyage de l'extérieur des stations.

Monsieur Net en serait jaloux

Poussière + ventilation + toiles d'araignées + nettoyage aux trois ans = couche de saleté tenace. Il faut plus qu'un coup de Windex pour venir à bout de tout ce qui circule avec l'air du métro. Pour aider au travail, on dispose d'un objet unique en son genre en Amérique du Nord: un camion multi-pression. Pouvant contenir jusqu'à 500 litres de vapeur, il est doté de deux lances de 200 pieds chacune. Mises bout à bout, elles peuvent donc s'étirer de 400 pieds pour rejoindre les recoins inaccessibles des stations, tant en hauteur qu'en profondeur.

LA VÉRIFICATION GÉNÉRALE



Claude



Nancy Michaud, Suzanne Bourque, Claude Archambault, Lyne Boissel, Nadine Vallée, Lyne Desjardins, Dany Gagnon, Mireille Harnois, Julien Houde Roy et Nathalie Andraos.

Tout en haut de l'organigramme de la STM, en dessous du président du conseil d'administration, on retrouve d'une part Carl Desrosiers et la Direction générale, puis, juste à côté, la Vérification générale. On entend souvent parler de cette équipe composée d'une douzaine d'employés, mais la connaissez-vous vraiment? Claude Archambault et Julien Houde Roy sont tous deux vérificateurs, mais 30 ans d'ancienneté les séparent. Le premier est arrivé en novembre 1983; le deuxième, il y a quelques mois. Passionnés chacun à leur manière par leur métier, ils nous expliquent la mission de leur équipe, qui œuvre sous la tutelle de Suzanne Bourque, vérificatrice générale.

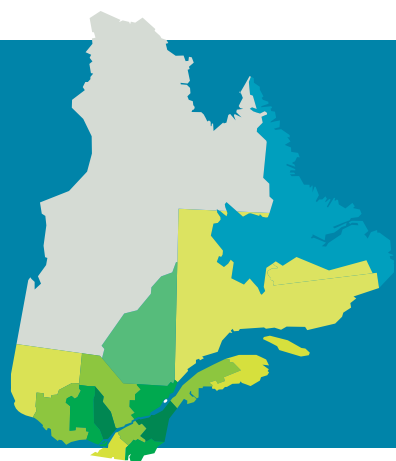
«Nous sommes mandatés par les membres du conseil d'administration (CA) pour les tenir informés de l'état des contrôles que la gestion met en place pour atteindre ses objectifs, résume Claude. Par exemple, la STM a pour objectif

d'offrir un service de transport sécuritaire. Elle se dote alors de différents moyens – que nous appelons des contrôles – pour atteindre cet objectif, tel qu'un plan d'inspections et d'entretien périodique. Notre rôle à nous, c'est de vérifier que ces contrôles soient présents, suffisants, adéquats et effectifs.»

Est-ce que les freins des bus de la STM sont inspectés et entretenus comme il se doit? C'est le rôle des vérificateurs de consulter la littérature sur le sujet, des experts externes ou des firmes de spécialistes, par exemple, pour connaître les bonnes pratiques dans le domaine. Ils vont ensuite sur le terrain constater les façons de faire et assurent un suivi. «Il faut avoir un œil critique, être objectifs et factuels, souligne Claude. Les vérifications internes tiennent compte des notions de risques et des grandes préoccupations du comité de direction, notamment.»

La vérificatrice générale fait approuver son programme quinquennal (sur cinq ans) par le comité de vérification (un sous-comité du CA). Celui-ci est composé de Messieurs Philippe Schnobb et Francesco Miele, ainsi que deux comptables agréés externes, spécialistes de la vérification interne.

«Nous ne sommes évidemment pas des experts de tous les domaines, explique Julien, mais notre défi est de parvenir à rendre compte de nos observations au CA afin que les meilleures décisions puissent être prises. On travaille avec des employés qui connaissent leur métier et qui sont fiers de ce qu'ils font. En revanche, les vérificateurs apportent un regard nouveau, un certain recul. C'est passionnant de pouvoir contribuer à améliorer les services de la STM grâce à nos recommandations.»



ON FAIT ROULER L'ÉCONOMIE

LE TRANSPORT COLLECTIF REMET DE L'ARGENT DANS LES POCHESES DES QUÉBÉCOIS – Selon les estimations du CAA Québec pour 2012, une voiture coûte environ 9 000 \$ à 12 000 \$ par année. Le transport collectif permettant souvent aux familles d'éviter l'achat d'une seconde voiture, il les aide à économiser des sommes considérables! Qu'advient-il de l'argent ainsi économisé? Les cigales le dépenseront en voyages, restos et autres dépenses personnelles lesquelles génèrent des retombées économiques de 20 % supérieures aux dépenses effectuées dans l'industrie pétrolière ou automobile. Les fourmis l'économiseront plutôt pour former une cagnotte qui pourrait leur permettre de s'offrir une maison d'une valeur plus élevée de 200 000 \$. Qui dit mieux?

COLLECTIVITÉ ET PIÈCES DE BUS



L'école Cavalier-De LaSalle est un établissement d'enseignement secondaire de près de 1 700 élèves, parmi lesquels 69 % sont immigrants de première ou de deuxième génération. Une fois l'an, ses élèves et membres du personnel se mobilisent pour organiser le Festival du NOUS (Nos Origines, Une Société), un événement qui célèbre la collectivité québécoise et auquel la STM a eu l'occasion de contribuer.

Martine Tremblay, chef de division – Administration et contrôle au Transport adapté, connaît bien l'école Cavalier-De LaSalle, car ses enfants y étudient. «C'est une école hyper dynamique et créative, dit-elle. Ils se sont inspirés du transport collectif dans le cadre de leur festival et ils ont créé un calendrier d'activités à l'image des lignes de métro. Ils ont aussi communiqué avec la STM pour obtenir des vestiges et des pièces de bus dans le but de concevoir une scène qui symboliserait la collectivité.» Ils ont alors été référés à Claude Hébert, surintendant – Mécanique et carrosserie à Legendre.

«La demande arrivait bien, car nous avons des pièces de bus Classic dont nous devons nous départir, indique Claude. J'ai validé avec le service d'Approvisionnement et nous avons pu leur donner des poteaux et des sièges, notamment. Ça me touche car c'est une bonne cause et ils font partie de notre clientèle. C'est une excellente deuxième vie pour ces pièces.»

La scène, construite par les élèves à partir des pièces de bus de la STM, a été exposée durant leur festival, qui avait lieu en mars. Les élèves y ont inscrit une foule de pensées entourant la question «Qu'est-ce que ça signifie, pour moi, d'être Québécois?».



BIXI EST DE RETOUR

Après un hiver particulièrement intense, le printemps amène avec lui la saison de BIXI. Envisagez-vous vous déplacer en vélo pour vous rendre au boulot? Ou pour rentrer à la maison après un souper au resto? Pensez à BIXI! Accessible dans les quartiers centraux de la ville, 24 heures par jour, sept jours par semaine et trois saisons par année (d'avril à novembre), BIXI est un ingrédient incontournable du cocktail transport.

Les employés et retraités de la STM peuvent profiter d'un rabais de 20 % à l'achat d'un abonnement annuel.

Vous pouvez vous abonner dès aujourd'hui en composant le **514 789-BIXI (2494)**.

30^e Tour de l'Île de Montréal
le 1^{er} juin prochain

PASSEZ GO ET ENFOURCHEZ VOTRE VÉLO!

Cette année encore, la STM est partenaire du Festival Go Vélo MTL. Nous avons donc 50 paires de billets gratuits pour les employés et les retraités intéressés à participer au Tour de l'Île, le dimanche 1^{er} juin prochain.



Nous vous accueillerons sous la tente STM (lieu à confirmer) pour un départ de groupe.

POUR PARTICIPER

Écrivez-nous à activites_employes_retraites@stm.info en indiquant votre nom et lieu de travail (employé) ou votre adresse postale (retraité).

Premier arrivé, premier servi. Un courriel de confirmation vous sera envoyé d'ici le 23 mai. Faites vite!

Vous n'êtes pas cycliste mais vous avez envie de prendre part à la fête? Inscrivez-vous comme bénévole au Tour de l'Île ou au Tour la Nuit. Plaisir garanti et ambiance unique pour ce grand week-end du vélo! Pour information et inscription: www.velo.qc.ca/benevole ou 514 521-8356 poste 508.



POUR L'AMOUR DU MONT ROYAL PARTICIPEZ À SA GRANDE CORVÉE

La Corvée du Mont-Royal donne un sérieux coup de pouce pour la conservation de notre montagne. Cette année encore, vous êtes invités à participer à cette activité pour toute la famille, le dimanche **4 mai de 9h30 à 15h**.

Initié par les Amis de la montagne, ce grand événement communautaire accueille les équipes de bénévoles beau temps, mauvais temps. L'an passé, plus de 150 sacs de déchets et de matières recyclables ont été ramassés et 500 arbres et arbustes plantés. On a aussi procédé à la coupe de Nerprun cathartique, un arbuste exotique qui envahit les sous-bois de la montagne.

Intéressés à participer cette année? Les inscriptions se feront sur place, le dimanche 4 mai, de 8h45 à 9h30 au Chalet du Mont-Royal.

Pour vous y rendre

La ligne 11 – Montagne est tout indiquée. Descendez à l'arrêt situé au coin du chemin Remembrance et du chemin du Chalet.

Profitez de Sorties en famille

Vous venez en famille? Rappelez-vous que les fins de semaine, notre programme Sorties en famille permet à 5 enfants de 11 ans et moins de voyager gratuitement lorsqu'ils sont accompagnés d'un adulte détenant un titre de transport valide. Il y aura à faire pour tout le monde!

Un aller-retour en transport collectif plutôt qu'en auto a le même bénéfice écologique qu'un arbre en un an. Notre montagne, ON L'AIME GROS COMME ÇA!

en commun VOL 24 NO 8

Le 30 avril 2014

Bulletin interne d'information de la STM

Rédacteur en chef

Félix Locas (6187),
encommun@stm.info

Collaborateurs

Bobby Beaumier
Benoît Clairoux
Louis-Étienne Doré
Monique Juteau
Martin Laverdure
Catherine Letendre
Magalie Paré
Julien Perron-Gagné
Alain Petit

Conception graphique

Cécile Dion

Dépôt légal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

En Commun est réalisé par la direction Communications et service à la clientèle. Le genre masculin est utilisé sans aucune discrimination et dans le seul but d'alléger le texte.



Bonjour,

je m'appelle
Michael Viger.

MICHAEL VIGER, DÉPANNEUR VENTES ET PERCEPTION À L'ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS FIXES

Fraîchement arrivé en mars, Michael est très satisfait de son intégration à la STM. «Je suis agréablement surpris! La STM est un environnement où les gens sont sociables et sympathiques. J'aime la job aussi.»

Et en quoi ça consiste? «Mon travail et celui de mes collègues consiste à nous assurer que les appareils de vente et de validation de titres fonctionnent en tout temps. On parle ici des lecteurs de cartes OPUS, des distributrices automatiques de titres et des terminaux de vente dans les loges des changeurs. Notre équipe ne répare pas nécessairement les équipements brisés, ce sont d'autres techniciens qui effectuent ce travail, à l'atelier Villeray.

«En fait, nous établissons le diagnostic et nous remplaçons l'élément défectueux pour que l'équipement retrouve son fonctionnement normal le plus rapidement possible. C'est un travail qui demande une bonne logique, une bonne capacité de résoudre les problèmes... et du gros bon sens!»

BIENVENUE À LA STM

au 31 mars 2014

Cedric Martial Atho, commis caissier aux assignations
Mohammad Ali Audab, préposé à l'entretien
Mélanie Béchar, technicienne – soutien technique
Mohamed Belaoud, réparateur de composantes électroniques
Frédéric Bourque, monteur visiteur
Roberto Cardenas, administrateur de contrats
Cristel Chabot, commis divisionnaire
Cynthia Chambon, conseillère en communications
Samara Comlekcioglu, commis divisionnaire
Éric Dépatie, commis caissier aux assignations
Frédéric Deschamps, électricien – traction
Monique Dion, analyste – applications
Karim Elidrissi, monteur visiteur
Marie-Annie Faubert, chef de section
Guylaine Filiatrault, commis divisionnaire
Hélène Fournier, conseillère en ressources humaines
Jean-Sebastien Frenette, analyste – soutien technique
Mélanie Gauthier, analyste – soutien technique
Jean-Francois Gauthier, réparateur de composantes électroniques
Christian Gauthier, technicien – projets
Vincent Gosselin, électricien-traction
Benoit Grondin, préposé à l'entretien
Mehdi Hayoun, analyste – soutien technique
Francis Labrecque, monteur visiteur
Younés Lahrech, commis divisionnaire
Linda Lebrun, directrice déléguée – projets spéciaux
Isabelle Leroy, commis divisionnaire
Lan Ly, électricien – traction
Aurélien Marc, coordonnateur EEF/EMR/RDA/EDT
Marc Musso, commis divisionnaire
David Nunez, électricien – traction
Jean-Marie Palardy, contremaître CT Frontenac
Joe Petrella, préposé à l'entretien
Caroline Picard, préposée à l'entretien
Karine Rioux, préposée à l'entretien
Julien Surprenant-Legault, analyste – soutien technique
Michael Viger, dépanneur – vente et perception